

**АНАЛИЗ ДИНАМИКИ ЦЕН НА МОТОРНЫЕ
ТОПЛИВА НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ
В 2000-2020 гг. В СВЕТЕ НАЛОГОВОЙ
ПОЛИТИКИ В НЕФТЯНОЙ ОТРАСЛИ**

DOI: 10.47711/2076-318-2020-157-185

Введение. В настоящей статье исследуется влияние проведенных в 2000-2020 гг. изменений налогообложения нефтяной отрасли на цену моторных топлив. Налоги, которыми облагается нефтяная отрасль, являются главным инструментом регулирования уровня цен на бензин и дизельное топливо.

В 2000 г. суммарная доля налога на добычу полезных ископаемых (НДПИ), акциза на бензин и НДС в оптовой цене дизельного топлива составляла около 23%, в оптовой цене бензина – около 30%. Последующие изменения в налогообложении нефтяной отрасли приводили только к увеличению оптовых цен на моторные топлива и, как следствие, к росту или снижению транспортных расходов экономики. Результатом таких изменений стало увеличение доли налогов до 68% в 2019 г. в цене бензина АИ-92 и до 57% в цене дизельного топлива. Это делает исследование вопроса о влиянии налогов на цену моторных топлив весьма актуальным.

Вопрос налогообложения в нефтяной отрасли является актуальным для изучения в первую очередь из-за того, что эти условия неоднократно менялись, и в текущем виде налоговая система является, по нашему мнению, чересчур сложной и запутанной, противоречивой [1], несправедливой в отношении внутренних потребителей, и потому требует новых серьезных изменений. Более того, урегулирование случающихся кризисов на рынке моторных топлив в основном происходит «вручную» за счет вмешательства государства в работу рынка.

Необходимо понимание того, какое влияние на цену моторных топлив и на экономику России оказывали уже совершенные изменения параметров налогообложения нефтяной отрасли.

Принцип ценообразования на российском рынке моторных топлив. На ценообразование моторных топлив влияет применяемый производителями нефтепродуктов принцип нетбэк [2], согласно которому внутренняя оптовая цена привязана к цене экспортной альтернативы, т.е. к цене нефтепродуктов на внешнем рынке, скорректированной на величину экспортной пошлины, транспортных расходов, акциза и НДС. Применение данного принципа должно защищать внутренний рынок от дефицитов нефтепродуктов, так как для производителей нефтепродуктов поставки топлива на экспорт и на внутренний рынок становятся равнодоходными.

Экспортная пошлина применяется только к объемам нефтепродуктов, поставляемых на экспорт. Внутренняя оптовая цена нефтепродуктов включает в себя ставку акциза и величину НДС. Также в цену моторных топлив включена величина налога на добычу полезных ископаемых на нефть.

Динамика российских оптовых цен на нефтепродукты, рассчитанных как сумма цены производителей, акциза и НДС, достаточно хорошо повторяет изменения рублевой цены на нефть на отечественном рынке. Вслед за ростом внутренней цены нефти в 2000-2020 гг. росли и оптовые цены на моторные топлива. При этом в периоды замедления роста или снижения цены нефти (в 2009-2010 гг., в 2015-2017 гг. и в 2019-2020 гг.) аналогичную динамику демонстрировали и оптовые цены на нефтепродукты.

Анализ цен на моторные топлива в 2000-2020 гг. – выделение четырех периодов. В 2000-2020 гг. оптовые цены на нефтепродукты на российском рынке практически неуклонно росли (рис. 1).

Среднемесячная цена бензина АИ-92 выросла в 7,3 раза с 6,5 тыс. руб./т в январе 2000 г. до 47,5 тыс. руб./т в феврале 2020 г., цена дизельного топлива – в 12,4 раза с 3,8 до 47,5 тыс. руб./т.

При этом рост оптовых цен на дизельное топливо в 2000-2020 гг. превышал рост индекса цен производителей (ИЦП), тогда как рост цен на бензин АИ-92 был несколько ниже роста ИЦП (табл. 1).

Рост оптовых цен на моторные топлива постоянно превышал рост индекса потребительских цен (ИПЦ) и, соответственно, рост потребительских цен на моторные топлива, что может говорить о снижении в 2000-2020 гг. прибыльности розничных продаж по сравнению с оптовыми. Наибольший рост за 2000-2020 гг. продемонстрировала оптовая цена нефти (рассчитанная как сумма цены производителей и НДС), что может свидетельствовать о пе-

рераспределении части прибыли нефтеперерабатывающих предприятий в пользу добывающих.

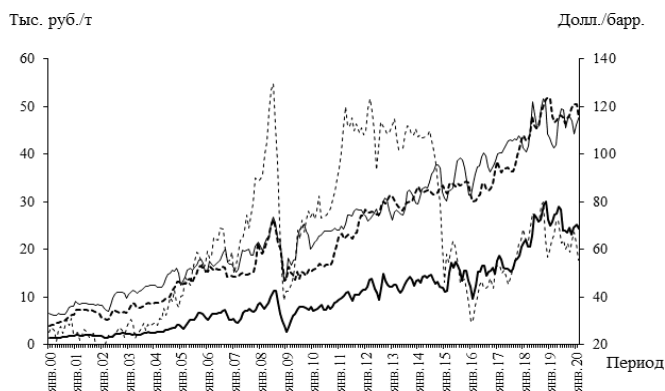


Рис. 1. Среднемесячная цена нефти на российском и европейском рынках и оптовые цены на моторные топлива в РФ:
 — бензин АИ-92; - - - дизельное топливо; — нефть;
 ---- нефть Urals на рынке Европы (правая шкала)

Таблица 1

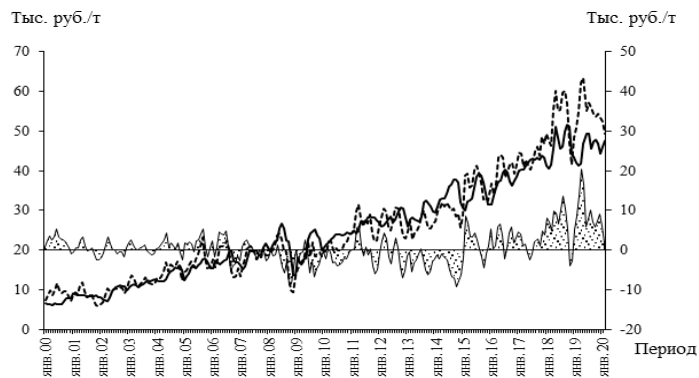
Изменение индексов оптовых и потребительских цен на моторные топлива, оптовых цен на нефть, цен производителей и потребительских цен

Индекс цен	Изменение с янв. 2000 г. по фев. 2020 г.	Изменение с янв. 2006 г. по фев. 2020 г.
Бензин АИ-92		
оптовая цена	7,32	3,07
цена потребителей	6,25	2,53
Дизельное		
оптовая цена	12,42	3,13
цена потребителей	нет данных	2,98
Нефть		
оптовая цена	18,27	4,66
производителей	8,19	3,08
потребительских цен	6,43	2,82

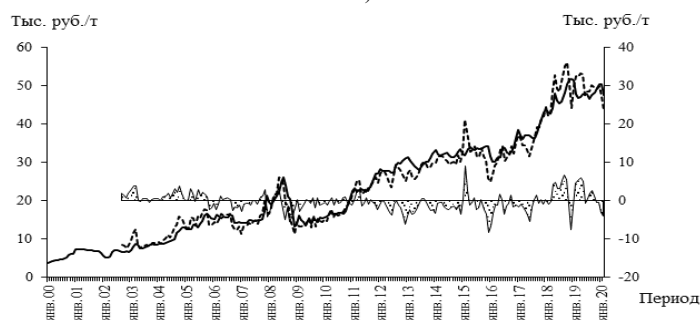
Источник: Единая межведомственная информационно-статистическая система (ЕМИСС) со ссылкой на Федеральную службу государственной статистики РФ (Росстат).

Так как производители нефтепродуктов применяют принцип ценообразования нетбэк, оптовые цены на моторные топлива

практически полностью повторяют динамику цены экспортной альтернативы, за исключением 2018-2020 гг. (рис. 2).



а)



б)

Рис. 2. Оптовая цена и цена экспортной альтернативы бензина (а) и дизельного топлива (б):

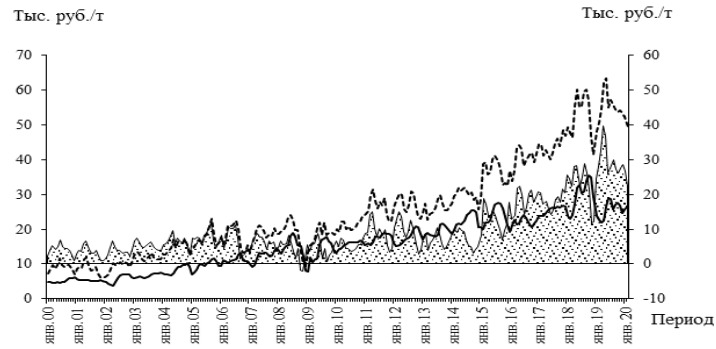
- ▣ разница между экспортной альтернативой и оптовой ценой (правая шкала);
- экспортная альтернатива; — оптовая цена НПЗ

Примечание: Данные по цене экспортной альтернативы для дизельного топлива с января 2000 г. по август 2002 г. отсутствуют.

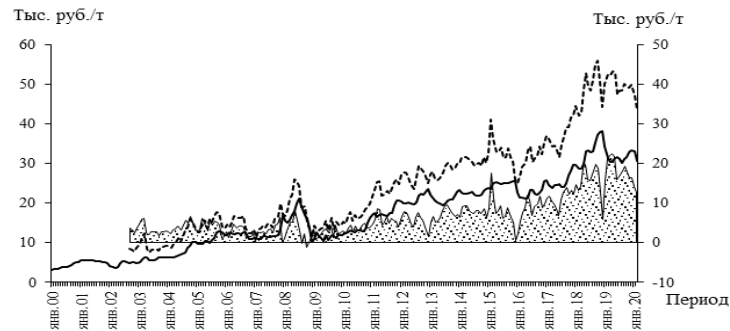
При анализе цены экспортной альтернативы и цены производителей нефтепродуктов (т.е. оптовой ценой без учета акцизов и НДС) можно выделить четыре следующих периода:

- период с 2000 до 2010 г., в течение которого внутренние цены производителей на моторные топлива не сильно отличались от цен нетбэк;

- *период 2011-2015 гг.*, в котором разница между ценой нетбэк и ценой производителей нефтепродуктов увеличилась, но при этом оставалась примерно на одном и том же уровне в течение всего периода;
- *период 2016-2018 гг.*, в котором разница между ценой нетбэк и ценой производителей практически неуклонно увеличивалась;
- *период 2019-2020 гг.*, в течение которого происходило постепенное сокращение разницы между ценой нетбэк и ценой производителей моторных топлив (рис. 3).



а)



б)

Рис. 3. Цена производителей и цена экспортной альтернативы бензина АИ-92 (а) и дизельного топлива (б) (данные по цене экспортной альтернативы с января 2000 г. по август 2002 г. отсутствуют):

- ▣ разница между экспортной альтернативой и ценой производителей (правая шкала);
- экспортная альтернатива; — оптовая цена НПЗ

Примечание: Данные по цене экспортной альтернативы для дизельного топлива с января 2000 г. по август 2002 г. отсутствуют.

При этом выделенные периоды различаются по действовавшей системе налогообложения.

Каждый из периодов характеризуется своей скоростью роста внутренних оптовых цен на моторные топлива (рис. 4). Так наименьший темп роста цен наблюдался в период 2000-2010 гг. В этом периоде рост оптовых цен превысил рост ИПЦ, но при этом в среднем был примерно равен росту индекса цен производителей.

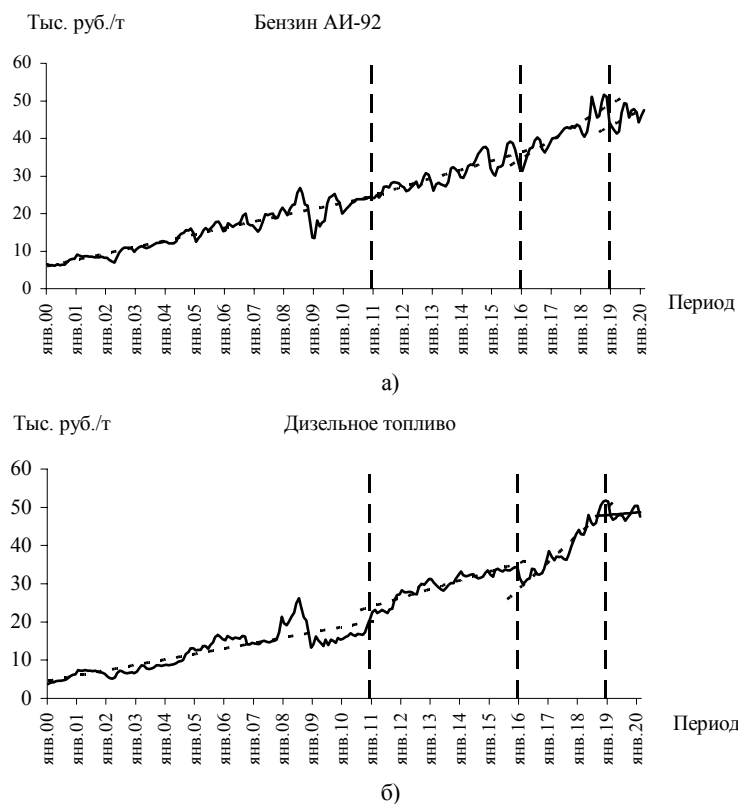


Рис. 4. Оптовая цена (—) бензина АИ-92 (а) и дизельного топлива (б) на внутреннем рынке и ее трендовые значения (-----)

Некоторое ускорение роста оптовых цен на моторные топлива произошло в период 2011-2015 гг., при этом темп роста соответствовал темпу увеличения ИПЦ и ИЦП. Существенно увеличилась скорость роста цен в период с 2016 по 2018 г. Несмотря на увеличение

темпов роста ИПЦ и ИЦП за данный период, темп роста оптовых цен на моторные топлива все же был выше. С 2019 г. наблюдается замедление роста оптовых цен на автобензин и дизельное топливо, динамика которых примерно соответствовала темпам роста индекса потребительских цен и цен производителей в данном периоде.

Анализ динамики цен на нефть и нефтепродукты по периодам

Период 2000-2010 гг.

В 2000 г. среднегодовая оптовая цена на нефть на российском рынке составляла 1,5 тыс. руб./т, на автомобильный бензин АИ-92 – 6,8 тыс. руб./т, на дизельное топливо – 4,9 тыс. руб./т. В 2000 г. выделялось четыре основных инструмента налогообложения нефтяной отрасли России [3]:

- платежи при пользовании недрами, состоящие из платежа за использование недр в размере 6-16% стоимости добытой нефти, отчислений на воспроизводство минерально-сырьевой базы в размере 10% стоимости товарного продукта и акциза на нефть в размере 55 руб./т;
- экспортные пошлины на нефть и нефтепродукты;
- акциз на автомобильный бензин в размере 0,6 тыс. руб./т для бензина с октановым числом 92 и выше;
- налог на добавленную стоимость.

Набор платежей при пользовании недрами в 2002 г. был заменен единым платежом в виде налога на добычу полезных ископаемых.

В 2000-2002 гг. экспортные пошлины на нефтепродукты, играющие важную роль в расчете цены нетбэк, были заданы постоянными значениями, которые для легких дистиллятов составили 25-32 евро в 2000 г., 39 евро в 2001 г. и 25-35 евро в 2002 г. Как и с пошлиной на нефть, ставки экспортных пошлин на нефтепродукты зависели от уровня цены российской нефти на мировом рынке, однако каких-либо формализованных механизмов их определения в 2000-2002 гг. не было [4, с. 15].

В 2002 г. были установлены предельные значения экспортных пошлин на нефть, а с 2003 г. пошлины на все нефтепродукты были установлены в размере 90% нефтяных [5, с. 8].

В 2004 г. была произведена дифференциация пошлин на светлые и темные нефтепродукты и разработаны формулы для расчета экспортных пошлин в зависимости от цены нефти которые применялись до 2011 г. Согласно формулам, при цене нефти

Urals выше 25 долл./барр. для расчета величины вывозной пошлины на нефтепродукты разница между ценой нефти и уровнем в 15 долл./барр. умножалась на коэффициент баррелизации и на коэффициент, характеризующий тип нефтепродукта – 0,43875 для светлых нефтепродуктов и 0,23625 для темных нефтепродуктов [6, с. 22]. Экспортная пошлина на нефть при этом рассчитывалась как сумма значения 29,2 и разницей между ценой нефти и уровнем в 25 долл./барр., умноженной на коэффициент баррелизации и на ставку пошлины в размере 65%. Среднее за 2004 г. значение экспортной пошлины составило 54,9 долл./т. При этом (за счет роста цен на нефть на мировом рынке) величина вывозной пошлины на нефть увеличилась с 31,2 долл./т в декабре 2003 г. до 101 долл./т в декабре 2004 г. Средняя в 2004 г. пошлина на легкие дистилляты составила 38,4 долл./т, или около 70% пошлины на нефть. Как и в отношении нефти, ставка пошлины на легкие дистилляты увеличилась с 28,1 до 57 долл./т в течение 2004 г.

Несмотря на происходившие изменения в принципе установления экспортных пошлин на нефтепродукты в 2000-2010 гг., разница между ценой экспортной альтернативы и ценой производителей изменялась несущественно – ее среднегодовые значения для бензина АИ-92 находились в диапазоне 3,4-7,3 тыс. руб./т, для дизельного топлива – в диапазоне 2,7-4,0 тыс. руб./т. Другими словами, изменения налоговой системы нефтяной отрасли в 2000-2010 гг. оказывали ограниченное влияние на внутренние цены нефтепродуктов, которые имели схожую с внешними ценами динамику. Следовательно, при росте цен на экспортных рынках прибыль отечественных производителей от поставок на внутренний рынок также увеличивалась.

Среднегодовые оптовые цены на моторные топлива выросли за рассматриваемый период в 3,4 раза до 23,1 тыс. руб./т бензина АИ-92, в 3,5 раза до 17,1 тыс. руб./т дизельного топлива. Цены на бензин превышали цены на дизельное топливо в первую очередь за счет более высокой ставки акциза (табл. 2). Из-за более высокого уровня цен, абсолютная величина НДС для бензина была больше, чем для дизельного топлива. Это обусловило более высокий угол наклона трендовых значений цены бензина АИ-92 в 2000-2010 гг. (коэффициент при переменной в регрессии значений цен от времени составил 4,64), чем у дизельного топлива (3,88).

Таблица 2

Среднегодовые значения параметров налоговой системы и доли налогов в оптовой цене моторных топлив в 2000-2010 гг., тыс. руб./т

Показатель	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.
Ставка акциза (в 2000-2001 гг.) и НДС/И (в 2002-2010 гг.) на нефть, руб./т	55	66	340	340	347	419	419	419	419	419	419
Оптовая цена бензина АИ-92	6,8	8,6	9,3	11,5	13,9	15,7	17,4	18,7	21,7	20,6	23,1
Акциз на бензин	0,6	1,9	2,1	3,0	3,4	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	4,0
Суммарная доля акциза и платежей при использовании недр/И/И на нефть, акциза и НДС в оптовой цене бензина АИ-92, %	30,0	42,8	46,0	49,6	47,0	50,4	49,1	47,8	46,9	43,1	44,3
Оптовая цена дизтоплива	4,9	7,1	6,3	8,2	10,3	14,3	15,5	15,5	20,8	14,9	17,1
Акциз на дизтопливо	0,0	0,6	0,6	0,9	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2
Суммарная доля акциза и платежей при использовании недр/И/И на нефть, акциза и НДС в оптовой цене дизтоплива, %	23,1	29,8	36,8	37,4	35,2	36,0	36,9	38,0	36,0	36,7	38,1

Источник: ЕМИСС со ссылкой на Росстат, расчеты автора.

Период 2011-2015 гг.

В 2011 г. была запущена реформа налогообложения нефтяной отрасли, получившая название «60-66-90-100». Она была разработана в 2010-2011 гг. и заключалась в перераспределении налоговой нагрузки в нефтяной отрасли, когда снизили налоги на экспорт нефти и увеличили НДС/И и налоги на экспорт продуктов нефтепереработки.

В рамках этой реформы в 2011-2013 гг. базовая ставка налога на добычу полезных ископаемых в отношении нефти была увеличена с 419 до 470 руб./т; ставка экспортной пошлины в формуле для расчета величины пошлины на нефть при цене выше 25 долл./барр. была снижена с 65 до 60%. Ставки вывозной пошлины на светлые (которые в

2010 г. составляли в среднем 72% ставки пошлины на нефть) и темные (39%) нефтепродукты сначала предполагалось в течение 2 лет выровнять на уровне 60% [4, с. 21], что сделало бы экспорт темных нефтепродуктов, в первую очередь, мазута, менее выгодным и стимулировало бы модернизацию НПЗ.

Но в 2011 г. стало ясно, что принятые меры не увеличивали глубину переработки, производство и экспорт мазута продолжали расти, а из-за снижения вывозных пошлин на бензин его экспорт увеличился и в некоторых регионах России в апреле-мае 2011 г. возник дефицит бензина. Поэтому было решено сделать экспорт бензина невыгодным за счет увеличения пошлины до 90% с октября 2011 г. На другие нефтепродукты вывозные ставки были установлены на уровне 66% пошлины на нефть [4, с. 22]. При этом начиная с 2015 г. предполагалось повысить до 100% ставку пошлины на темные нефтепродукты. Новые параметры налоговой системы и определили название реформы «60-90-66-100».

С целью стимулирования модернизации нефтепереработки, акцизы на моторные топлива, которые за исключением нескольких первых лет периода 2000-2010 гг. практически не изменялись, в 2011 г. были дифференцированы по классам. При этом для моторных топлив более высоких классов были установлены меньшие ставки акцизов. В 2011-2013 гг. ставка акциза для бензина класса 5 была увеличена на 12% (с 5143 до 5750 руб./т в декабре 2013 г.), для дизельного топлива класса 5 – в 2 раза (с 2247 до 4500 руб./т). Совершенные изменения в налоговом законодательстве привели к росту среднегодовых оптовых цен на бензин АИ-92 на 25,9% относительно 2010 г. до 19,2 тыс. руб./т в 2013 г., на дизельное топливо – на 74,8% до 10,6 тыс. руб./т.

В 2014 г. был запущен «малый налоговый маневр» [5, с. 14]. Проведение маневра было запланировано на 2014-2016 гг. Планировалось, что за этот период ставка НДС будет увеличена с 470 руб./т в 2013 г. до 559 руб./т в 2016 г. [6, с. 26], ставка экспортной пошлины на нефть будет снижена до 59% в 2014 г. и до 55% в 2016 г., на дизельное топливо – до 65% в 2014 г. и до 61% в 2016 г. Как и ранее, планировалось увеличить с 2015 г. ставку вывозной пошлины на темные нефтепродукты до 100% пошлины на нефть. В период действия малого налогового маневра (т.е. в 2014 г.) ставка НДС на нефть была увеличена до

493 руб./т, ставка экспортной пошлины на нефть, была снижена до 59%, на дизельное топливо – до 65%. Экспортные пошлины на нефтепродукты не изменились по сравнению с 2013 г. Акциз на бензин был увеличен на 12% по сравнению с 2013 г. до 6450 руб./т в 2014 г., акциз на дизельное топливо – на 6% до 4767 руб. т. Увеличение акцизов привело к росту среднегодовых оптовых цен на бензин на 17,3% г/г до 34,2 тыс. руб./т в 2014 г., на дизельное топливо – на 7,8% до 32,3 тыс. руб./т, тогда как оптовая цена нефти росла медленнее – на 7,6% г/г до 13,5 тыс. руб./т.

В 2015 г. был запущен «большой налоговый маневр» в рамках которого ставки акциза на нефтепродукты были снижены для бензина до 5530 руб./т, для дизельного топлива – до 3450 руб./т (рис. 5).

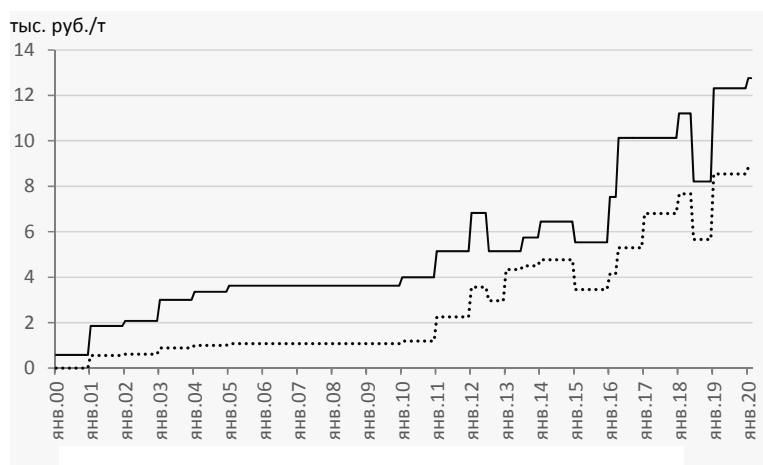


Рис. 5. Акцизы на моторные топлива класса 5 (до 2011 г. – без разделения на классы):
— бензин; ---- дизельное топливо

Ставка экспортной пошлины на нефть была снижена до 42%. Ставка вывозной пошлины для бензина была снижена на 12 проц. п. г/г до 78% пошлины на нефть, для дизельного топлива – на 17 проц. п. г/г до 48%. При этом было запланировано их дальнейшее снижение до уровня 30% уровня пошлины на нефть в 2017 г. Ставка НДС на нефть была увеличена на 55% до 766 руб./т в 2015 г. Согласно параметрам большого налогового маневра, ставка НДС увели-

чится до 919 руб./т в 2017 г. Повышение ставки экспортной пошлины на темные нефтепродукты до 100% пошлины на нефть было перенесено с 2015 г. на 2017 г.

Из-за увеличения ставки НДС, в 2015 г., несмотря на снижение мировой цены нефти, среднегодовая оптовая цена нефти на внутреннем рынке России увеличилась на 9,6% г/г, среднегодовая оптовая цена бензина АИ-92 – на 0,9% г/г, дизельного топлива – на 3,7% г/г.

В 2011-2015 гг. разница цен экспортной альтернативы и цены производителей увеличилась и ее среднегодовые значения для бензина АИ-92 находились в диапазоне 6,9-12,6 тыс. руб./т, для дизельного топлива – в диапазоне 5,7-8,0 тыс. руб./т. Таким образом, совершенное в рассматриваемом периоде реформирование налоговой системы нефтяной отрасли увеличило вклад налогов в формировании внутренних цен моторных топлив – их доля выросла с 45% в среднем за 2000-2010 г. до 49% в среднем за 2011-2015 гг. для бензина АИ-92 и с 35% до 43% для дизельного топлива. Также выросли отчисления в бюджет при поставке нефтепродуктов на экспорт, несмотря на достаточно стабильные мировые цены на нефть с 2011 г. до середины 2014 г., т.е. в течение большей части рассматриваемого периода, так как увеличилась доля налогов в цене при поставке моторных топлив на экспорт: для бензина АИ-92 – с 18% в среднем за 2000-2010 гг. до 31% в среднем за 2011-2015 гг., для дизельного топлива – с 19 до 25%.

Среднегодовые оптовые цены на моторные топлива выросли относительно уровня 2010 г. на 48,9% до 34,5 тыс. руб./т бензина АИ-92 в 2015 г., на 95,5% до 33,5 тыс. руб./т дизельного топлива. Более высокий темп роста оптовых цен на дизельное топливо связан с более быстрым увеличением акцизов на дизтопливо, чем на бензин. Совершенные изменения акцизов и экспортных пошлин на моторные топлива привели к сближению начиная с 2012 г. уровней внутренних оптовых цен на бензин и дизельное топливо (табл. 3), из-за чего их трендовые значения имели практически одинаковые уровни наклона в 2011-2015 гг. При этом, так как доля налогов в оптовой цене нефтепродуктов выросла, наклон трендовых значений цен увеличился, по сравнению с периодом 2000-2010 гг., и составил 6,29 для бензина АИ-92 и 6,27 для дизельного топлива.

Таблица 3

Среднегодовые значения параметров налоговой системы и доли налогов в оптовой цене моторных топлив в 2010-2015 гг., тыс. руб./т

Показатель	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Ставка НДС на нефть, руб./т	419	419	446	470	493	766
Оптовая цена бензина АИ-92	23,1	26,7	28,0	29,1	34,2	34,5
Акциз на бензин	4,0	5,1	6,0	5,4	6,5	5,5
Суммарная доля НДС на нефть, акциза и НДС в оптовой цене бензина АИ-92, %	44,3	49,3	52,4	49,6	48,7%	47,2%
Оптовая цена дизтоплива	17,1	23,8	28,7	29,9	32,3	33,5
Акциз на дизтопливо	1,2	2,2	3,3	4,4	4,8	3,5
Суммарная доля НДС на нефть, акциза и НДС в оптовой цене дизтоплива, %	38,1	41,3	42,0	45,2	45,4%	42,0%

Источник: ЕМИСС со ссылкой на Росстат, расчеты автора.

Период 2016-2018 гг.

В 2016-2017 гг. продолжилась реализация «Большого налогового маневра». Ставка НДС на нефть была постепенно увеличена до 919 руб./т в 2017 г. и сохранена на этом уровне в 2018 г. Акциз на бензин класса 5 был увеличен с 5530 руб./т в декабре 2015 г. до 7530 руб./т в январе 2016 г., а затем до 10130 руб./т в апреле 2016 г. На этом уровне акциз на бензин сохранился до декабря 2017 г. Акциз на дизельное топливо был увеличен с 3450 руб./т в декабре 2015 г. до 4150 руб./т в 2016 г., до 5293 руб./т с апреля 2016 г., до 6800 руб./т с января 2017 г. (действовал до конца года). Ставка вывозной пошлины на нефть в 2016 г. была сохранена на уровне 42%, в 2017 г. – снижена до 30%. Ставка экспортной пошлины на бензин в 2016 г. была снижена 17 проц. п. г/г до 61% пошлины на нефть, в 2017 г. – до 30%. Ставка пошлины на дизельное топливо была снижена с 48% ставки экспортной пошлины на нефть в 2015 г. до 40% в 2016 г., а затем до 30% в 2017 г.

Таким образом, в 2016-2017 гг. произошло перераспределение налоговой нагрузки: экспортные поставки нефти и нефтепродуктов стали облагаться меньшим налогом, тогда как налоговые платежи при поставке на внутренний рынок увеличились (рис. 6).

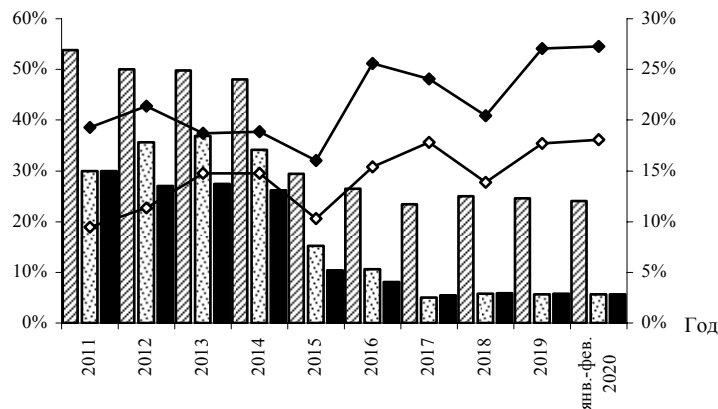


Рис. 6. Доля экспортных пошлин (ЭП) в цене нефти и нефтепродуктов на рынке Европы и доля акцизов в оптовой российской цене моторных топлив:
 ▨ ЭП-нефть; ▩ ЭП-бензин АИ-92; ■ ЭП-дизельное топливо;
 —◆— акциз-бензин АИ-92 (правая шкала);
 —◇— акциз-дизельное топливо (правая шкала)

Так как акциз на бензин был увеличен на большую величину, чем акциз на дизтопливо, оптовая цена бензина АИ-92 в 2016 г. выросла на 7,5% г/г до 37,0 тыс. руб./т. Росту цены бензина также способствовало уменьшение ставки вывозной пошлины, что привело к более высокому уровню цены нетбэк несмотря на снижение цен на моторные топлива на европейском рынке, которое было начато еще в 2013 г. и усилено резким снижением цены нефти в 2014 г. В результате снижения цен на моторные топлива на рынке Европы, понижательное давление на оптовые цены на дизельное топливо на российском рынке оказалось сильнее, чем увеличение акцизов и уменьшение ставок экспортных пошлин. Поэтому в 2016 г. произошло снижение среднегодовых цен на дизельное топливо на 2,9% г/г до 32,5 тыс. руб./т.

Принятые в рамках «большого налогового маневра» ставки экспортных пошлин были сохранены в 2017-2018 гг. С января 2018 г. акцизы были увеличены: для бензина – на 11% до 11213 руб./т, для дизельного топлива – на 13% до 7665 руб./т.

После снижения с 69,2 долл./барр. в январе 2018 г. до 65,3 долл./барр. в феврале среднемесячная цена нефти Brent начала расти и в мае составила 77,1 долл./барр. Цены нефтепродуктов на рынках Европы, которые коррелируют с ценой нефти, тоже выросли.

В 2018 г. было запущено новое бюджетное правило, согласно которому доходы от экспорта энергоресурсов при цене нефти превышающей 40 долл./барр. в ценах 2017 г. должны направляться в Фонд национального благосостояния. Применение данного правила было призвано уменьшить влияние колебаний цены нефти на курс рубля [7, с. 68]. Тем не менее курс рубля ослабился одновременно с ростом цены нефти с 56,6 руб./долл. в январе 2018 г. до 62,2 руб./долл. в мае. Дополнительное влияние на ослабление курса рубля оказало введение в начале апреля 2017 г. санкций США в отношении российских бизнесменов [8].

Рост долларовой экспортной цены нефтепродуктов и ослабление курса рубля привели к увеличению экспортных рублевых цен на моторные топлива. Так как ценообразование на российском рынке нефтепродуктов происходит по принципу нетбэк, из-за роста экспортных цен увеличились и внутренние оптовые цены – с 40,5 тыс. руб./т для бензина АИ-92 в феврале 2018 г. до 51,0 руб./т в мае, с 42,9 руб. до 47,8 руб./т дизельного топлива.

Эти обстоятельства сформировали кризисную ситуацию на рынке нефтепродуктов России в мае-июне 2018 г. Премия внутреннего рынка, практически постоянно наблюдавшаяся с 2016 г., сменилась дисконтом по бензину в феврале 2018 г., по дизтопливу – в апреле (рис. 7).

Тыс. руб./т

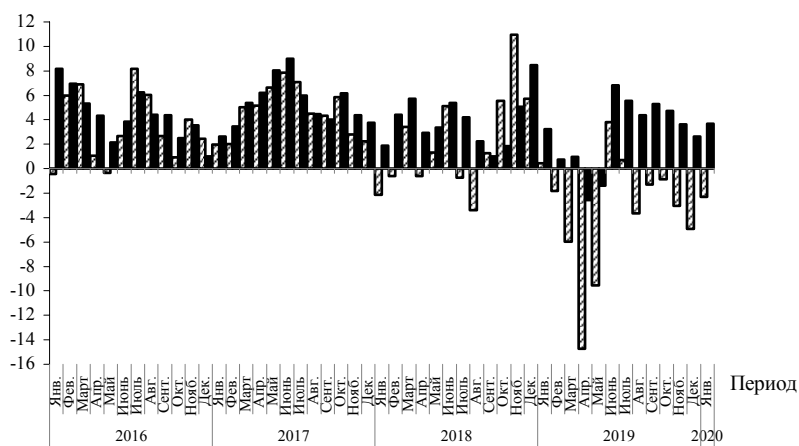


Рис. 7. Премия (+)/дисконт (-) внутреннего рынка моторных топлив:
 ▨ бензин; ■ дизельное топливо

Работа АЗС стала почти убыточной, так как сократилась розничная маржа, определяемая как разница розничных и оптовых цен (рис. 8). По бензину АИ-92 в мае 2018 г. она составила всего 3,4 руб./л (средняя за 2017 г. маржа составила около 5,8 руб./л), по дизтопливу – 3,4 руб./л (6,1 руб./л).

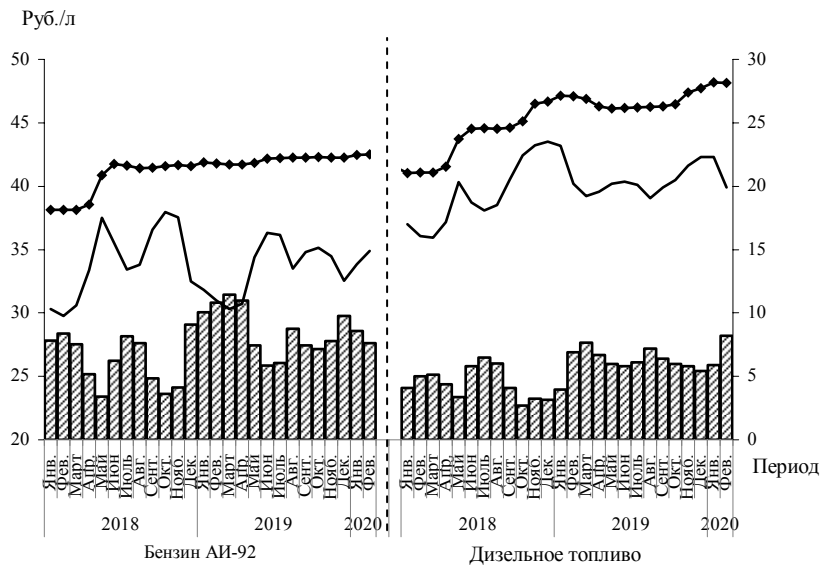


Рис. 8. Цены и розничная маржа по бензину АИ-92 и дизельному топливу в России:

— оптовая цена; —◆— розничная цена; ▨ розничная маржа (правая ось)

Чтобы сократить убытки, АЗС повысили цены: розничная цена бензина АИ-92 выросла с января по июнь 2018 г. на 9,5% до 41,7 руб./л, дизтоплива – на 8,5% до 44,5 руб./л.

Рост цен на нефтепродукты, темп которого превысил темп инфляции, вызвал недовольство среди потребителей [9, с. 30]. Так как моторное топливо является социально значимым товаром, а резкое изменение цен на него может вызвать социальную напряженность [10, с. 10], данной проблемой сразу же стало заниматься Правительство РФ, чью реакцию можно разделить на 4 компоненты:

1) снижение акцизов на нефтепродукты с 1 июня 2018 г. на 3000 руб. до 8213 руб./т для автомобильного бензина класса 5 и на 2000 руб. до 5665 руб./т для дизельного топлива класса 5;

2) увеличение предельных экспортных пошлин на светлые нефтепродукты с 30 до 90% ставки пошлины на нефть;

3) заморозка розничных цен на бензин и дизтопливо, о чем правительство договорилось с десятью нефтяными компаниями в ноябре 2018 г. Также одним из пунктов договоренности стало увеличение компаниями поставок моторного топлива на внутренний рынок на 3% по сравнению с 2017 г. [11, с. 31];

4) принятие в июле 2018 г. закона о проведении в 2019-2024 гг. завершающего налогового маневра [12; 13].

Суть завершающего налогового маневра заключается в поэтапном обнулении до 2024 г. экспортных пошлин на нефть и нефтепродукты с одновременным увеличением НДС на нефть. Это будет сделано посредством введенного корректирующего коэффициента, на который умножается величина экспортной пошлины. Коэффициент ежегодно уменьшается и в 2024 г. примет нулевое значение. При этом величина НДС будет увеличена на сумму сокращения пошлины.

Так как новое изменение налогового законодательства было вызвано кризисной ситуацией на рынке моторных топлив, в рамках завершающего налогового маневра также был введен демпфирующий механизм, призванный стимулировать поставки моторных топлив на внутренний рынок посредством компенсации НДС убытков от низких, по сравнению с зарубежными, внутренних цен. Ключевыми элементами в демпфирующем механизме являются индикативные цены. Если расчетная цена экспортной альтернативы превышает индикативную, компании получают компенсацию из бюджета за поставки нефтепродуктов на дисконтный внутренний рынок, в обратной ситуации – компании платят за поставки на премиальный внутренний рынок. При этом при превышении оптовой цены определенного порогового уровня, который равен 110% индикативной цены для бензина и 120% от индикативной цены для дизтоплива, выплаты по демпфирующему механизму обнуляются.

По итогам периода 2016-2018 гг., из-за роста цен нефтепродуктов на рынке Европы, разница цен экспортной альтернативы и внутренней цены производителей увеличилась и ее среднегодовые значения

для бензина АИ-92 находились в диапазоне 18,1-23,1 тыс. руб./т, для дизельного топлива – в диапазоне 8,6-15,7 тыс. руб./т. При этом значительная часть разницы между ценой экспортной альтернативы и ценой производителей была изъята государством посредством увеличения в начале 2016 г. акцизов на моторные топлива. В результате этого увеличения акцизов, несмотря на их последующее резкое сокращение в середине 2018 г., среднегодовые оптовые цены на моторные топлива выросли относительно уровня 2015 г. на 34,5% до 46,4 тыс. руб./т бензина АИ-92 в 2018 г., на 39,8% до 46,8 тыс. руб./т дизельного топлива (табл. 4). Среди рассматриваемых в статье периодов динамики цен на нефть, период 2016-2018 гг. характеризуется наибольшей скоростью роста значений цен – коэффициенты наклона их трендовых значений в регрессии составили 13,13 для бензина АИ-92 и 19,31 для дизельного топлива.

Таблица 4

Среднегодовые значения параметров налоговой системы
и доли налогов в оптовой цене моторных топлив
в 2015-2018 гг., тыс. руб./т

Показатель	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Ставка НДС на нефть, руб./т	766	857	919	919
Оптовая цена бензина АИ-92	34,5	37,0	42,1	46,4
Акциз на бензин	5,5	9,5	10,1	9,5
Суммарная доля НДС на нефть, акциза и НДС в оптовой цене бензина АИ-92, %	47,2	54,2	55,9	58,1
Оптовая цена дизтоплива	33,5	32,5	38,1	46,8
Акциз на дизтопливо	3,5	5,0	6,8	6,5
Суммарная доля НДС на нефть, акциза и НДС в оптовой цене дизтоплива, %	42,0	45,9	51,4	51,3

Источник: ЕМИСС со ссылкой на Росстат, расчеты автора.

Период 2019-2020 гг.

Новые меры регулирования рынка нефтепродуктов снизили волатильность цен, среднемесячные оптовые значения которых в период с января 2019 г. по февраль 2020 г. для бензина АИ-92 находились в диапазоне 41-49 тыс. руб./т, по сравнению с 40-52 руб./т в 2018 г., для дизельного топлива – в диапазоне 47-51 тыс. руб./т, по сравнению с 43-52 тыс. руб./т. Но не все положительные изменения произошли за счет законодательного урегулирования: снижение оптовых цен на нефтепродукты в начале 2019 г. и их сдерживание в диапазоне 41-51 тыс. руб./т с января по апрель стало заслугой «ручного

управления» рынком, а именно выполнения нефтяными компаниями договоренности об увеличении поставок на внутренний рынок. Это привело к профициту предложения нефтепродуктов на оптовом рынке, так как спрос не успевал расти за предложением [11, с. 31]. При этом цены на АЗС не снижались, что было связано с повышением с начала 2019 г. ставки НДС на 2 проц. п. до 20% и разрешением независимым АЗС увеличить цены на нефтепродукты на 4% выше средних розничных цен на заправках крупных нефтяных компаний [14]. В свою очередь 10-ти крупным нефтяным компаниям было разрешено увеличить розничные цены на 1,7% из-за увеличения НДС [15]. В результате розничная маржа выросла до 11 руб./л для бензинов и до 8 руб./л для дизельного топлива.

Акцизы на нефтепродукты 1 января 2019 г. были повышены на 49,9% до 12314 руб./т для бензинов класса 5 и на 50,8% до 8541 руб./т для дизельного топлива. Это, а также сезонное увеличение спроса на нефтепродукты, привело к росту с апреля по июнь 2019 г. оптовой цены бензина на 18%. Цена дизтоплива за этот период выросла всего на 2%, так как после смягчений в апреле требований по поставкам моторных топлив на внутренний рынок [16, с. 1] экспорт бензина начал расти, чего не происходило с дизельным топливом.

1 июля 2019 г. было прекращено действие соглашения о заморозке цен. Ни оптовые, ни розничные цены на бензин не стали расти, чему способствовало отсутствие роста цен на бензин на рынке Европы при стабильном обменном курсе. К концу года цены на дизтопливо на рынке Европы немного увеличились, из-за чего оптовые цены на дизельное топливо на российском рынке к декабрю 2019 г. выросли на 5,5% относительно июля, розничные цены – на 3,3%. В отношении бензинов продажи на внутреннем рынке в 2019 г. продолжились осуществляться с дисконтом, тогда как по дизельному топливу – с премией (начиная с июня).

С 1 января 2020 г. ставки акцизов увеличены на 3,6% до 12725 руб./т для автомобильного бензина класса 5 и на 3,4% до 8835 руб./т для дизельного топлива. Это способствовало росту оптовых цен бензин на 7% в феврале 2020 г. по отношению к декабрю 2019 г. При этом розничные цены на бензин выросли всего на 0,5%, что снизило розничную маржу на 22%. Оптовые цены на дизтопливо, напротив, снизились в феврале 2020 г. на 6% по сравнению с декабрем 2019 г., розничные – увеличились на 9%.

Подобная динамика цен объясняется следующими факторами. Из-за начала распространения в мире коронавирусной инфекции, спрос на дизельное топливо в Европе в начале 2020 г. стал сокращаться, что привело к снижению региональных цен на дизтопливо. Следствием этого стало сокращение разницы цен экспортной альтернативы и внутренней в РФ цены производителей для дизельного топлива на 27,0% г/г до 13,5 тыс. руб./т в среднем за январь-февраль 2020 г. Так как, по сравнению с дизтопливом, потребление бензина в Европе не столь велико, его региональная цена не имела столь сильной реакции на ожидания снижения потребления моторных топлив. Поэтому разница цен экспортной альтернативы и цен производителей на рынке РФ по бензину АИ-92 сократилась только на 6,5% г/г до 24,5 тыс. руб./т в среднем за январь-февраль 2020 г.

Из-за увеличения акцизов и разрешения топливным компаниям увеличивать цены, средняя оптовая цена бензина АИ-92 выросла на 9,5% до 46,8 тыс. руб./т за январь-февраль 2020 г. (табл. 5). Оптовая цена дизтоплива из-за снижения цены экспортной альтернативы сократилась на 1,4% г/г до 48,9 тыс. руб./т. Из-за замедления темпов роста цен по сравнению с 2016-2018 гг., коэффициент при переменной в регрессии трендовых значений за период с января 2019 г. по февраль 2020 г. сократился для бензина АИ-92 до 11,18, для дизельного топлива – до 1,87.

Таблица 5

Среднегодовые значения параметров налоговой системы
и доли налогов в оптовой цене моторных топлив
в 2018-2019 гг., тыс. руб./т

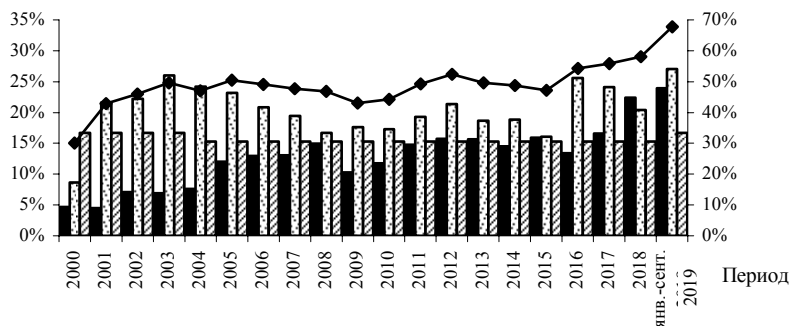
Показатель	2018 г.	январь-сентябрь 2019 г.
Базовая ставка НДС на нефть, руб./т	919	919
Оптовая цена бензина АИ-92	46,4	45,5
Акциз на бензин	9,5	12,3
Суммарная доля НДС на нефть, акциза и НДС в оптовой цене бензина АИ-92, %	58,1	67,7
Оптовая цена дизтоплива	46,8	48,2
Акциз на дизтопливо	6,5	8,5
Суммарная доля НДС на нефть, акциза и НДС в оптовой цене дизтоплива, %	51,3	57,0

Источник: ЕМИСС со ссылкой на Росстат, расчеты автора.

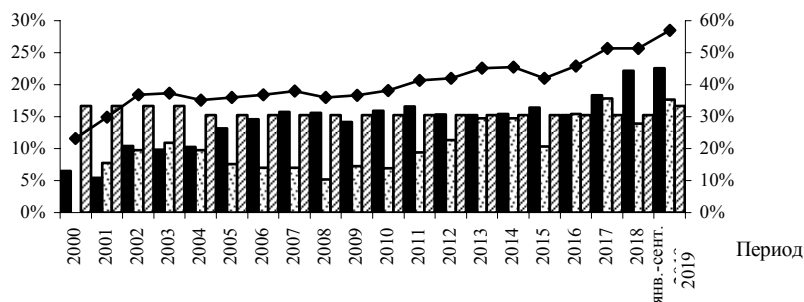
Оценка влияния роста налоговой нагрузки на внутренние цены на моторные топлива. В результате изменений налогово-

го законодательства, суммарная доля НДС (до 2002 г. – акциза на нефть и платежей при пользовании недрами), акциза и НДС в оптовой цене моторных топлив увеличилась с 30,0% для бензина АИ-92 в 2000 г., до 67,7% в январе-сентябре 2019 г. (рис. 9а). Начиная с 2001 г. наибольшая часть налогов приходилась на ставку акциза. Исключением стал 2018 г., в котором Правительство резко снизило ставки акцизов на моторные топлива для стабилизации рынка. В январе-сентябре 2019 г. доля акциза в оптовой цене бензина АИ-92 достигла своего максимума – 27,1%. На НДС пришлось 24,0% потовой цены бензина АИ-92, на НДС – 16,7%.

Для дизельного топлива суммарная доля НДС, акциза и НДС в оптовой цене также достигла максимума в январе-сентябре 2019 г. и составила 57,0% (рис. 9б).



а)



б)

Рис. 9. Доля налогов в оптовой цене бензина АИ-92 (а) и дизельного топлива (б):
 ■ НДС; ▨ акциз; ▩ НДС; —◆— сумма НДС, акциза и НДС в оптовой цене (правая шкала)

В отличие от бензина, с 2007 г. большую долю в цене практически постоянной занимает НДС, доля которого в 2018-2019 гг. составила 22,2 и 22,6% соответственно.

Таким образом наблюдается снижение влияния на цену моторных топлив такого фактора, как экспортная пошлина, которая зависит от уровня мировых цен на нефть, и увеличение влияния других налоговых инструментов, в том числе заданных номинально (акциза и ставки НДС).

В течение 2000-2010 гг. частых изменений системы налогообложения нефтяной отрасли не происходило. За счет введения в конце этого периода ряда налоговых льгот, доля налогов в оптовой цене бензина даже несколько снизилась, по сравнению с 2002-2004 гг. Цена моторных топлив в 2000-2010 гг. вполне логично изменялась в след за ценой нетбэк, при этом внутренние оптовые цены подстраивались к цене экспортной альтернативы преимущественно за счет изменения ставки акцизов.

В 2011-2019 гг. произошло 4 существенных изменения налоговой системы нефтяной отрасли России, которые непременно сказались на доле налогов в цене бензина и дизельного топлива и на самом характере изменения цен на моторные топлива на внутреннем рынке. Поэтому представляется важным рассмотреть данный период подробнее.

В период 2011-2019 гг. ставка налога на добычу полезных ископаемых в отношении нефти была увеличена с 419 до 919 руб./т; ставки экспортной пошлины на светлые нефтепродукты были сначала увеличены до 66-90% от пошлины на нефть, а затем снижены до 30%; ставки экспортной пошлины на темные нефтепродукты были увеличены сначала до 66% от ставки на нефть, а потом до 100%; ставки акцизов на нефтепродукты выросли более чем в 2 раза.

Так, с 2019 г. начался завершающий этап налогового маневра, был введен акциз на нефтяное сырье и запущен демпфирующий механизм. Так как в зависимости от внешних факторов топливные компании могут получить дополнительный налог в виде платежа по демпферу, они вынуждены заложить и его в цену бензина и дизельного топлива.

В 2011-2019 гг. оптовая цена на автобензин выросла в 1,7 раза до 45,5 тыс. руб./т, на дизельное топливо – в 2 раза до 48,2 тыс. руб./т, что можно интерпретировать как косвенную субсидию бензина за счет более высоких цен на дизтопливо, которое потребляется в большей степени грузовым транспортом и таким образом транслируется в цены большинства товаров.

Вклад увеличения налоговой нагрузки на нефтяную отрасль в течение 2011-2019 гг. составил до 94% изменения цены на автобензин и до 72% изменения цены на дизельное топливо. Меньший вклад налогов в изменение цены дизельного топлива обусловлен большим увеличением маржи по дизтопливу в связи с ростом спроса. На рост спроса оказали влияние увеличение автомобильных грузоперевозок в крупном ритейле и электронной коммерции [17, с. 12] и рост популярности дизельных легковых автомобилей ввиду меньшего в сравнении с бензином расхода топлива и, как следствие, меньших расходов на приобретение топлива.

НДПИ и акциз внесли примерно одинаковые вклады в изменение в 2011-2019 гг. оптовой цены как бензина, так и дизельного топлива (рис. 10).

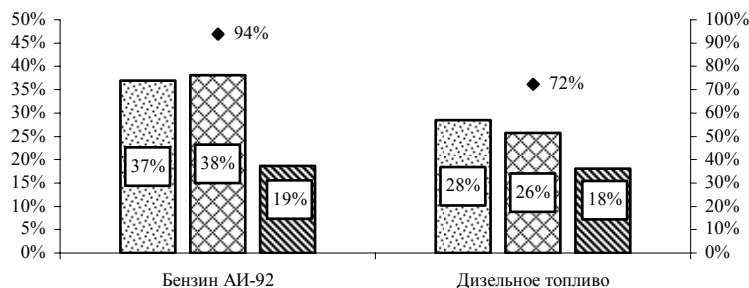


Рис. 10. Доля НДС и акцизов в изменении оптовых цен в 2011-2019 гг.:
 ▨ объясненная НДС; ▤ объясненная акцизом; ▩ объясненная НДС;
 ◆ доля, объясненная налогами, всего (правая шкала)

Помимо увеличения доли налогов в цене, столь частое изменение параметров налогообложения нефтяной отрасли в течение 2011-2019 гг. затрудняло процесс долгосрочного планирования компаниями развития нефтепереработки [18, с. 26], характеризующейся длинным инвестиционным циклом. Это увеличивает риск возникновения новых кризисных ситуаций на внутреннем рынке моторных топлив, так как мощности переработки могут быть не готовы к резкому изменению макроэкономических условий на внутреннем и внешнем рынках. Волатильность цен при этом увеличивается, что оказывает дополнительное негативное влияние на спрос на моторные топлива и, как следствие, на поступления налогов в бюджет.

Влияние обратного акциза и демпфирующего механизма на бюджет. В 2019 г. в налоговой системе нефтяной отрасли появилось две новации – акциз на нефтяное сырье для НПЗ и демпфирующий механизм. Целью введения акциза на нефтяное сырье являлось закрытие низкоэффективных мини-НПЗ, так как одновременно с данным акцизом был введен обратный акциз. Величина обратного акциза равна двукратной величине акциза на нефтяное сырье, однако получить обратный акциз могут только НПЗ, удовлетворяющие ряду требований, которым соответствуют в основном крупные НПЗ. Введение обратного акциза увеличило расходы бюджета, но сократило расходы компаний. Таким образом при росте цен на моторные топлива, НПЗ могут увеличить переработку сырья, что приведет к увеличению выплат обратного акциза из бюджета.

Неоднозначное влияние на бюджет России оказывает введенный с 2019 г. демпфирующий механизм, из-за слабой предсказуемости которого представляется важным дать более детальное описание результатов его работы в 2019 г.

С января 2019 г. начался мониторинг цен оптовых цен на моторные топлива. В первой половине 2019 г. индикативные цены составляли 56000 руб./т для бензина и 50000 руб./т для дизельного топлива. Из-за недостаточной проработки демпфирующего механизма, в январе-марте 2019 г. НПЗ были вынуждены совершать выплаты в бюджет за поставки автобензина на внутренний рынок, так как цена экспортной альтернативы была ниже индикативной. С дизельным топливом такого не произошло (рис. 11).

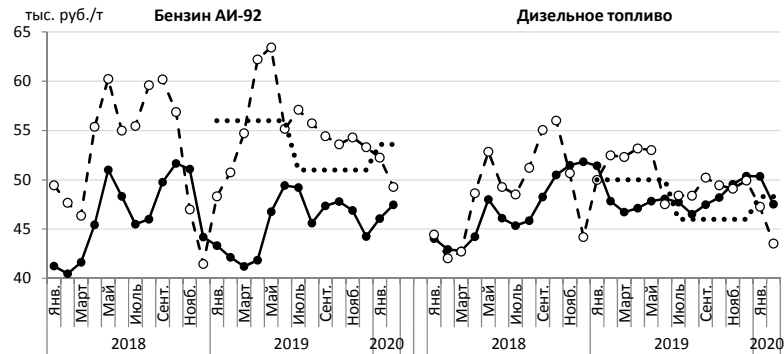


Рис. 11. Оптовая цена в России (—●—), экспортная альтернатива (—○—) и индикативная цена (.....) на бензин и дизельное топливо

Таким образом механизм, призванный стимулировать поставки моторных топлив на внутренний рынок, в некоторых ситуациях становится дополнительной налоговой нагрузкой на нефтяную отрасль.

За счет отчислений по дизельному топливу, суммарные выплаты государства нефтеперерабатывающим предприятиям в рамках демпфирующего механизма в феврале-марте 2019 г. оказались положительными, но их суммарная величина составила всего 11,1 млрд. руб.

С марта 2019 г. механизм начал работать в пользу производителей нефтепродуктов, так как цены экспортной альтернативы как по бензину, так и по дизтопливу превышали индикативные и компании получали платежи из бюджета.

В первой половине 2019 г. демпфирующий механизм дорабатывался и в июле 2019 г. в него были внесены поправки. В частности, на июль-декабрь 2019 г. индикативные цены снижены до 51000 руб./т для бензина и до 46000 руб./т для дизтоплива и определено их повышение с 2020 г.

На рис. 12 показаны выплаты из бюджета. Всего по данным, Министерства финансов РФ, по демпфирующему механизму в 2019 г. выплачено 282,2 млрд. руб. Введение обратного акциза на нефтяное сырье привело к расходам бюджета на 142,4 млрд. в 2019 г.

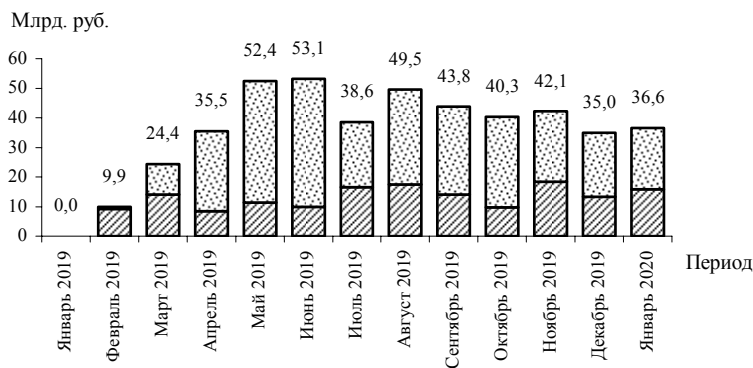


Рис. 12. Выплаты из бюджета обратного акциза на нефтяное сырье (▨) и компенсации в рамках демпфирующего механизма (▧) по бензину и дизельному топливу

С марта по декабрь 2019 г. в среднем около 34% выплат бюджета по введенным с начала года новациям приходилось на выплаты об-

ратного акциза на нефтяное сырье (за вычетом уплаченного акциза), около 66% – на выплаты по демпфирующему механизму.

Так как не все НПЗ имеют право на получение вычета, деятельность некоторых стала менее прибыльной и объем переработки нефти в РФ в 2019 г. сократился на 0,4% г/г до 285,1 млн. т.

Несмотря на выплаты из бюджета и искусственно созданному в начале года профициту предложения, отгрузки бензина на внутренний рынок в 2019 г. снизились на 2,1% г/г до 34,8 млн. т по данным ЦДУ ТЭК. Отгрузки на внутренний рынок дизельного топлива увеличились на 6,1% г/г до 37,6 млн. т. Таким образом нельзя утверждать, что демпфирующий механизм оказал стимулирующее влияние на поставки нефтяными компаниями моторных топлив в не премиальные сегменты внутреннего рынка моторных топлив. Это стало следствием использования в демпфирующем механизме фиксированных индикативных цен, на которые, в принципе, не должны ориентироваться в процессе ценообразования топливные компании. Это свидетельствует о необходимости дальнейшей доработки, а возможно и полного пересмотра, демпфирующего механизма.

Таким образом, демпфирующий механизм в 2019 г. за исключением некоторых случаев оказывал негативное влияние на бюджет РФ. Расходы бюджета на выплаты обратного акциза на нефтяное сырье и компенсаций по демпфирующему механизму в 2019 г. составили 424,6 млрд. руб., или около 12,6% дополнительных нефтегазовых поступлений (доходы, сверх базового объема в соответствии с бюджетным правилом, от НДС, экспортных пошлин и НДС до отчислений по обратному акцизу и демпфирующему механизму, которые составили 3,4 трлн. руб.) и около 2% всех поступлений в бюджет РФ.

Получается, что механизм, призванный стимулировать поставки нефтепродуктов на внутренний рынок не выполнил свою функцию, так как отгрузки на внутренний рынок моторного топлива сократились, и привел к дополнительным расходам бюджета.

В 2019 г. в бюджет поступило акцизов и экспортных пошлины на нефтепродукты на сумму 1155,9 млрд. руб. Таким образом выплаты из бюджета составили 37% всех доходов консолидированного бюджета от нефтеперерабатывающей отрасли (сумма акцизов и экспортных пошлины на нефтепродукты).

Получается, что изменение цен на моторные топлива оказывает существенное влияние на экономику России, воздействуя на экономические показатели различных ее сфер. Более того, наблюдаемые изменения цен на бензин и дизельное топливо формирует у населения ожидания их дальнейшей динамики и динамики цен на другие товары и услуги и определяет стратегию поведения экономических агентов.

Выводы. Проанализировав динамику цен на моторные топлива и изменение системы налогообложения нефтяной отрасли можно отметить многократные изменения параметров налоговой системы. При этом налоговая нагрузка на нефтяную отрасль росла, увеличивая цены на моторные топлива для конечных потребителей. Для автотоплива доля налогов в конечной цене моторных топлив в России увеличилась с 30% в 2000 г. до 68% в 2019 г. и с 23 до 57% для дизельного топлива. Таким образом, к 2020 г. увеличение налогов было переложено с внешних потребителей, как это было в начале рассматриваемого периода, на внутренних экономических агентов.

Кроме того, из анализа динамики цен на моторные топлива на российском рынке в 2000-2020 гг. также можно сделать следующие основные выводы:

- Динамика цен на моторные топлива определяется применяемым нефтяными компаниями принципом «нетбэк», главными компонентами которого являются параметры налогообложения нефтяной отрасли. Так как экспортная пошлина на нефть и нефтепродукты зависит от уровня мировых цен на нефть, влияние волатильности внешних цен на динамику внутренних в большинстве случаев нивелируется. Следовательно, при снижении мировой цены нефти, внутренние цены на нефть и нефтепродукты могут искусственно поддерживаться на сравнительно высоком уровне;
- В целом за период 2000-2020 гг. рост оптовых цен на моторные топлива (в 7,32 раза для бензина АИ-92 и в 12,42 раза для дизтоплива) опередил рост ИПЦ (в 6,43 раза), постепенно увеличивая долю расходов на транспорт в экономике и формируя инфляционные ожидания у населения;
- Начиная с 2011 г. происходит частое изменение параметров налогообложения нефтяной отрасли, что затрудняет процесс планирования долгосрочного развития нефтепереработки и повышает риск возникновения кризисных ситуаций

на внутреннем рынке и, как следствие, риск увеличения волатильности цен на моторные топлива;

- Совершенное в 2011-2015 гг. реформирование налоговой системы нефтяной отрасли увеличило вклад налогов в формировании внутренних цен моторных топлив (до 43-49%) и увеличило отчисления в бюджет при поставке нефтепродуктов на экспорт (до 25-31%), несмотря на достаточно стабильные мировые цены на нефть в течение большей части этого периода;
- В 2016-2017 гг. произошло перераспределение налоговой нагрузки: экспортные поставки нефти и нефтепродуктов стали облагаться меньшим налогом, тогда как налоговые платежи при поставке на внутренний рынок увеличились;
- При возникновении кризисных ситуаций на рынке моторных топлив, Правительство обычно в «ручном» режиме регулирует рынок. Выполняемое с ноября 2018 г. по июнь 2019 г. регулирование рынка моторных топлив в таком режиме замедлило рост розничных цен и привело к снижению оптовых. Прекращение соглашения о сдерживании цен между нефтяными компаниями и Правительством РФ не повлекло за собой роста внутренних цен на бензин, в отношении которого продажи на внутреннем рынке по-прежнему происходят с дисконтом, так как с 2019 г. «ручное» управление ценами на моторные топлива выполняется посредством демпфирующего механизма с использованием индикативных цен. Сам же демпфирующий механизм сложен и не стимулирует отгрузки моторных топлив на внутренний рынок России, что было объявлено его основной задачей;
- Совершенные до 2019 г. изменения системы налогообложения нефтяной отрасли приводили в основном к ускорению роста внутренних оптовых цен на моторные топлива, что было связано с достаточно быстрым увеличением НДС на нефть и акцизов на нефтепродукты;
- Завершение налогового маневра привело к необходимости введения обратного акциза и демпфирующего механизма, которые стали дополнительным обременением для бюджета страны – выплаты по ним в 2019 г. составили 37% доходов бюджета от нефтеперерабатывающей отрасли.

Литература и информационные источники

1. Колпаков А.Ю. Реален ли сценарий повышения доступности бензина в России // *Все-российский журнал «ЭКО»*. 2020. № 5. С. 121-143.
2. Борисов Д.В., Дзюба Д.Г. Загадка дорогого бензина. Что движет ценами на моторное топливо в России? // *Нефтегазовая вертикаль*. 2017. № 22. С. 32-36. URL: <http://www.ngv.ru/upload/iblock/f8b/f8b1c3cf5e17902c87b028291a83ade4.pdf> (дата обращения: 14.03.2020).
3. Выгон Г.В. Оценка налоговой нагрузки на российские нефтяные компании в 2000 г. М.: ЗАО «Институт финансовых исследований», 2002. 29 с.
4. Бобылев Ю.Н., Иорисов Г.И., Синельников-Мурылев С.Г. Экспортные пошлины на нефть и нефтепродукты: необходимость отмены и сценарный анализ последствий. М.: Институт экономической политики имени Е.Т. Гайдара, 2012. 82 с.
5. Выгон Г.В., Ежов С.С., Рубцов А.С. Нефтяные налоговые маневры: что дальше? М.: ООО «ВЫГОН Консалтинг», 2015. 45 с.
6. Хомутов, И. А. Налогообложение российской нефтяной отрасли: системный подход к реформированию М.: ИГ «Петромаркет», 2016. 82 с.
7. Белоусова А.И. Новое бюджетное правило на 2018-2020 гг. // *Научный вестник ЮИМ*. 2018. № 1. С. 67-75. URL: <https://www.uimjournal.com/jour/article/view/256/257> (дата обращения: 15.03.2020).
8. Дюковская А., Кречетова А., Смирнов С., Чевтаева И., Петлевой В. США ввели санкции против российских миллиардеров и госменеджеров // *Ведомости. газ.* 2018. 5 апреля. URL: <https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2018/04/05/755965-ssha-vveli-sanktsii-protiv> (дата обращения: 15.03.2020).
9. Волконский, В. А. Цены и налоги на нефть и нефтепродукты в контексте долгосрочного экономического развития России // *Проблемы прогнозирования*. 2019. № 3. С. 28-39. URL: <https://ecfor.ru/wp-content/uploads/2019/09/posledstviya-nalogovogo-maneyra-v-neftyanoj-promyshlennosti.pdf> (дата обращения: 14.03.2020).
10. Амираяян, А.С. Бензин и дизтопливо в России: тенденции, факторы формирования цены и ее структура // *Энергетический бюллетень*. 2015. № 22. М.: Аналитический центр при Правительстве РФ. URL: <https://ac.gov.ru/files/publication/a/5010.pdf> (дата обращения: 14.03.2020).
11. Хомутов, И.А. Вопреки законам рынка. К чему приводит регулирование цен на моторные топлива? // *Нефтегазовая вертикаль*. 2019. № 19. С. 25-35. URL: http://www.petromarket.ru/public/Publication_2019-11-20.pdf (дата обращения: 14.03.2020).
12. Российская Федерация. Законы. О внесении изменений в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации: Федеральный закон от 03.08.2018 года № 301-ФЗ. Российская Федерация. Законы. Доступ из СПС КонсультантПлюс (дата обращения: 14.03.2019).
13. Российская Федерация. Законы. О внесении изменений в статью 3-1 Закона Российской Федерации «О таможенном тарифе»: Федеральный закон от 03.08.2018 года № 305-ФЗ / Российская Федерация. Законы. Доступ из СПС КонсультантПлюс (дата обращения: 14.03.2019).
14. Независимым АЗС разрешили поднять цены на топливо на 4% выше крупных нефтяных компаний // *Коммерсант. газ.* 2018. 29 ноября. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3813980> (дата обращения: 15.03.2020).
15. Петлевой В. Бензин на заправках стал дорожать из-за повышения НДС // *Ведомости. газ.* 2019. 9 января. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/01/09/790994-benzin-dorozhat> (дата обращения: 15.03.2020).
16. Топливный рынок России. 2019. № 16. URL: <http://www.petromarket.ru/?r=publications> (дата обращения: 01.11.2019).
17. Сабельников И.И. Грузовые перевозки в России: обзор текущей статистики // *Бюллетень о текущих тенденциях российской экономики*. 2019. № 53. М.: Аналитический центр при Правительстве РФ. URL: <https://ac.gov.ru/files/publication/a/24196.pdf> (дата обращения: 14.03.2020).
18. Выгон Г.В., Ежов С.С., Рубцов А.С. Основные направления налоговой реформы нефтяной отрасли. М.: ООО «ВЫГОН Консалтинг», 2017. 40 с.